LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിനൊന്നാം കേരള നിയമസഭ

എട്ടാം സമ്മേളനം

2004 ജൂലൈ 9, വെള്ളി

വാല്യം CXXI] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 11

നിയമസഭ 2004 ജൂലൈ മാസം 9-ാം തീയതി വെള്ളിയാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ ശ്രീ. എൻ. സുന്ദരൻ നാടാരുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഓർഡർ, ഓർഡർ.....ചോദ്യം നമ്പർ 256.

സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയ പാതകളുടെ വികസനത്തിനായുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ

*1 [256] ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ:

,, എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ:

,, സാജു പോൾ:

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ ദേശീയപാതകളുടെ വികസനത്തിന് എന്തെല്ലാം പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ളതെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) ദേശീയ പാതശൃംഖല കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിനും എന്തെങ്കിലും പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആവിഷ്ക്കരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വ്യക്തമാക്കാമോ;

(സി) ഭാവി ആവശ്യങ്ങൾ മുൻനിർത്തി ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെയുള്ള നടപടികൾ ഈ രംഗത്ത് ഉണ്ടാകുന്നില്ല എന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഇപ്പോൾ റോഡു വികസനത്തിൽ എന്തെല്ലാം ആധുനിക സംവിധാനങ്ങളാണ് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ഡി) കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ റോഡുവികസന പദ്ധതിയിൽ സംസ്ഥാനത്തെ ഏതെല്ലാം റോഡുകളെയാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ,

(എ, ബി ആന്റ് ഡി): സംസ്ഥാനത്ത് ഇതപര്യന്തം 36 കി.മീ. മാത്രം നാലു വരിപ്പാതയുണ്ടായിരുന്നപ്പോൾ ഈ സർക്കാർ ദേശീയപാതയുടെ 150 കി.മീ. ദൂരം കൂടി നാലുവരി പാതയാക്കുന്നതിന് ഏർപ്പാടു ചെയ്തു. (ആലുവ മുതൽ വാളയാർ വരെ) അതിൽ 16 കി.മീ. പണി പൂർത്തീകരിച്ചു. കൂടാതെ കളിയിക്കാവിള മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള ഭാഗം നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള അംഗീകാരം നേടിയെടുത്തു. എൻ.എച്ച്. 17-ന്റെ തലപ്പാടി മുതൽ കോഴിക്കോട് വരെയുള്ള ഭാഗവും തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള എൻ.എച്ച്-47-ന്റെ ഭാഗവും നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്ന കാര്യം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്, അതിന്റെ അംഗീകാരം ഉടനെ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. കൂടാതെ ആകെയുള്ള 1500 കി.മീ. ദേശീയപാതയിൽ 900 കി.മീ. നീളത്തിന്റെ ഗുണമേന്മ ഗണ്യമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ഇവ കൂടാതെ മറ്റ് പല പ്രവൃത്തികളുടേയും പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

(സി) എ,ബി,ഡി എന്നിവയ്ക്കുള്ള മറുപടിയിൽ നിന്നും വളരെ ദീർഘ വീക്ഷണത്തോടെയാണ് ദേശീയപാത വികസനം ഈ സർക്കാർ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് എന്ന് വ്യക്തമാകുന്നുണ്ട്. ആധുനിക യന്ത്രസാമഗ്രികളായ ഹോട്ട് മിക്സ് പ്ലാന്റ്, സെൻസർ പേവർ, വൈബ്രേറ്റിംഗ് കോംപാക്ടർ തുടങ്ങിയവ ഉപയോഗിച്ചാണ് ഇപ്പോൾ പ്രവൃത്തികൾ നടത്തിവരുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം ദേശീയ ശരാശരിയെക്കാൾ മുന്നിലാണ്. എന്നാൽ ദേശീയ പാതയുടെ കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ ഏകദേശം 1560 കി.മീ. മാത്രമേ വികസിച്ചിട്ടുള്ളൂ എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഉള്ള പാതകൾ തന്നെ ദേശീയ പാതകളുടെ നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്നിട്ടുമില്ല. അതുകൊണ്ട് എനിക്കു ചോദിക്കാനുള്ളത് നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതകൾ ദേശീയമായ നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും പുതിയ പദ്ധതികൾ ഇപ്പോൾ അധികാരത്തിൽ വന്ന ഗവൺമെന്റിനുമുമ്പിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അങ്ങനെ സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ പുതിയ പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സമീപിച്ച് കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക സഹായം ആർജ്ജിക്കാൻവേണ്ടി എന്തെല്ലാം നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, പുതിയ ദേശീയ പാത വേണമെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കഴിഞ്ഞ കുറച്ചു നാളുകളായിട്ടുള്ള സമീപനം പുതിയ ദേശീയ പാതകൾ പ്രഖ്യാപിക്കേണ്ട എന്നാണ്. കാരണം ഇപ്പോഴുള്ള ദേശീയ പാതകൾ തന്നെ ദേശീയ പാതയുടെ നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്നിട്ടില്ല. കേരളത്തിൽത്തന്നെ എട്ടോളം ദേശീയ പാതകൾ ഉണ്ടായിട്ടും നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ഉം 17-ഉം ഇപ്പോഴും നാലുവരി പാതയായി ഉയർന്നിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് അവരുടെ മുൻഗണന ഉള്ള ദേശീയ പാതകൾ വികസിപ്പിക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. ഏതായാലും പുതിയ ദേശീയ പാതകൾ വേണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ നാം സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അതിനേക്കാൾ പ്രധാനം ഉള്ള ദേശീയ പാതകൾ വികസിപ്പിച്ചെടുക്കുക എന്നുള്ളതായതുകൊണ്ട് അതിന് മുന്തിയ പരിഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇപ്പോൾ ഉള്ള ദേശീയപാതകൾ നന്നാക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. നല്ല കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ ദേശീയപാതകളിലുള്ള പാലങ്ങൾ യാത്രക്കാർക്ക് വലിയ തടസ്സമായിട്ടു നിൽക്കുകയാണ്. ഇടുങ്ങിയ പാലങ്ങളാണ്. അത്തരം ഇടുങ്ങിയ പാലങ്ങൾ വലുതാക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും പുതിയ പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; അതോടൊപ്പംതന്നെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സമയ ബന്ധിതമായി പണി പൂർത്തീകരിച്ചതിന്റെ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകാത്തതിന്റെ ഫലമായി വേണ്ടത്ര ഫണ്ട് ലഭിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ള ആക്ഷേപം ഉയർന്നു വന്നിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ പദ്ധതികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിച്ച് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് യഥാസമയം നൽകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, പാലങ്ങളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. വീതി കൂടിയ സ്ഥലമാണെങ്കിൽ അവിടുത്തെ പാലങ്ങൾക്കും വീതി കൂടും. ഇപ്പോൾ ഇരുപത്തഞ്ചോളം പാലങ്ങൾ, ദേശീയ പാതയിൽ വളരെ അപകടാവസ്ഥയിലാണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. അതുകൊണ്ട് വീക്ക് ബ്രിഡ്ജസ് പൂർണ്ണമായും പുനർനിർമ്മിച്ചു തരണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടു ഒരു നിർദ്ദേശം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.. ആ പാലങ്ങൾ പുനർനിർമ്മിക്കുമ്പോൾ വീതി കൂട്ടി പുനർനിർമ്മിക്കണമെന്നുള്ള അർത്ഥത്തിൽ അതിനുവേണ്ടി ശക്തിയായി ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ കൃത്യമായി എക്സ്പെൻഡിച്ചർ വരുത്താത്തതുകൊണ്ട് നമുക്ക് ആവശ്യമായ വിഹിതം ലഭിച്ചിരുന്നില്ല. പക്ഷേ കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷമായി 100 ശതമാനം എക്സ്പെൻഡിച്ചർ നമുക്ക് വരുത്താൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. തൽഫലമായി കഴിഞ്ഞ വർഷം 75 കോടി രൂപ മാത്രം ലഭിക്കുന്ന സ്ഥാനത്ത് എക്സ്പെൻഡിച്ചർ വരുത്തി എന്ന കാരണത്താൽ 20 കോടി രൂപ അധികം തരികയും ചെയ്തു. 95 കോടി രൂപയാണ് കഴിഞ്ഞ വർഷം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ: സർ, മംഗലാപുരം മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ൽ മാഹി–തലശ്ശേരി ബൈപ്പാസ്, കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ് തുടങ്ങിയ ബൈപ്പാസുകളിലെ വർക്കുകൾ പലതും ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങുകയാണ്. ഈ മൂന്നു ബൈപ്പാസുകളുടെയും നിലവിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ എത്രത്തോളമായി എന്നു വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, തലശ്ശേരി–മാഹി ബൈപ്പാസിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പുരോഗതിയിലാണ്. പക്ഷേ ഏകദേശം ഒൻപതു ബൈപ്പാസുകളുടെ പ്രോജക്ട് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിലാണുള്ളത്. പ്രയോറിറ്റി നിശ്ചയിച്ച കൂട്ടത്തിൽ തലശ്ശേരി–മാഹി ബൈപ്പാസ് ഇപ്പോഴും വന്നിരുന്നില്ല. ബി.ഒ.റ്റി. അടിസ്ഥാനത്തിലെങ്കിലും തലശ്ശേരി–മാഹി ബൈപ്പാസ് അനുവദിച്ചു തരണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടതനുസരിച്ച് അവർ അതു പ്രോസസ്സ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസിന്റെ മൂന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ പണി ഇപ്പോൾ ഏകദേശം പൂർത്തീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. 12 മുതൽ 15 മാസം വരെ വേണ്ടിവരും ആ ഘട്ടം പൂർത്തീകരിക്കാൻ. കാരണം അതിനകത്ത് ഒരു പാലം കൂടി നിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതേ സമയം നാലാം റീച്ചിനുവേണ്ടിയുള്ള അനുമതിയും ഈ വർഷം ലഭിക്കുമെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതു പ്രോസസ്സ് ചെയ്ത് എസ്റ്റിമേറ്റ് അയച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്തായാലും ഈ പ്രാവശ്യത്തെ പ്ലാനിൽ ഉണ്ടാകുമെന്നുള്ള ഒരു ഏകദേശം ധാരണ നമ്മളെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ടു വൺ ടു (2-1-2)-വിലേയ്ക്ക് ആ റീച്ച് എത്തിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സാധിക്കുമെന്നാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ: സർ, എൻ.എച്ച്. 17-ൽ ധർമ്മടം പാലം ഇന്നു അപകടാവസ്ഥയിലാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇപ്പോൾ ഗതാഗതം അഞ്ചരക്കണ്ടി റോഡു വഴി തിരിച്ചു വിടുകയാണ്. ഏതാണ്ട് 22 കി.മീ. വരുന്ന ഈ ഭാഗത്തിലൂടെയാണ് ചരക്കു ലോറികളൊക്കെ ഇപ്പോൾ കടന്നു പോകുന്നത്. റോഡ് പൂർണ്ണമായും തകർന്നിരിക്കുകയാണ്. ഡ്രെയിനേജില്ല, വെള്ളം കെട്ടി നിൽക്കുകയാണ്. കാൽനട യാത്രക്കാർക്കുപോലും സഞ്ചരിക്കാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയിലാണ് തലശ്ശേരി–അഞ്ചരക്കണ്ടി റോഡ് എത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇതു അടിയന്തിരമായി റിപ്പെയർ ചെയ്യണമെന്ന് പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിന്റെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പറഞ്ഞപ്പോൾ ആവശ്യമായ ഫണ്ടില്ല എന്നാണ് പറയുന്നത്. ചരക്കു ഗതാഗതം ഈ നിലയ്ക്ക് തിരിച്ചുവിട്ട സാഹചര്യത്തിൽ ആ റോഡിന് മുൻഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ട്, അടിയന്തിരമായി റിപ്പെയർ ചെയ്യാനും ഡ്രെയിനേജ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്താനും ആവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ കാര്യം ശരിയാണ്. ധർമ്മടംപാലവും മൊയ്തുപാലവും അപകടാവസ്ഥയിലാണ്. ധർമ്മടം പാലം പണിയാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലം കിട്ടാത്തതിന്റെ വിഷമമാണ്. സ്ഥലമെടുപ്പിനു അവർ പണം തരുന്നില്ല. ഒരു കോടി രൂപയോളം സ്ഥലമെടുപ്പിന് ആവശ്യമായി വരും. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണനോടും മറ്റുള്ള ആളുകളോടും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചർച്ച ചെയ്ത് സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കുവാൻ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കി കിട്ടുകയാണെങ്കിൽ എത്രയും പെട്ടെന്ന് ധർമ്മടംപാലം പുതുക്കി നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള അനുമതി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തരും. തലശ്ശേരി അഞ്ചരക്കണ്ടി വഴിയാണ് ഇപ്പോൾ ഹെവി വെഹിക്കിൾസ് വിടുന്നത്. മൊയ്തുപാലത്തിലൂടെ ഭാരമുള്ള വണ്ടികൾ വിടാൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ട് സർവ്വീസ് റോഡെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് തലശ്ശേരി–അഞ്ചരക്കണ്ടി റോഡ് നന്നാക്കിക്കൊടുക്കേണ്ടതാണ്. അതു ഗവൺമെന്റിന്റെ ബാദ്ധ്യതയാണ്..... അതിനുവേണ്ടി ഏതു വിധേനയും പണ്ട് കണ്ടെത്തി ഓടയടക്കം നിർമ്മിച്ചു കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് ഉറപ്പു നൽകുകയാണ്.

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ, ദേശീയപാതയുടെ അഖിലേന്ത്യാ ശരാശരി ഒരു ലക്ഷം ജനസംഖ്യയ്ക്ക് 6.8 കിലോമീറ്ററാണ്. കേരളത്തിൽ അത് 5.32 കിലോമീറ്ററാണ്. ഇൻഡ്യയിലാകെ 58,000 കിലോമീറ്റർ ദേശീയ പാതയുണ്ട്. കേരളത്തിലുള്ളത് 1500 കിലോമീറ്ററാണ്. ഒൻപതാം പദ്ധതിയിൽ 13,000 കിലോമീറ്റർ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുത്തപ്പോൾ കേരളത്തിന് ലഭിച്ചത് 536 കിലോമീറ്ററാണ്. ഇങ്ങനെ പി.എം.ബി.ജെ.പി മുതൽ നോർത്ത്–ഈസ്റ്റ്, നോർത്ത്–സൗത്ത്, ഈസ്റ്റ്–വെസ്റ്റ് കോറിഡോറുകൾ തുടങ്ങി നിരവധി പദ്ധതികൾ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കിയപ്പോൾ കേരളം തീർത്തും അവഗണിക്കപ്പെട്ടു. ഇപ്പോൾ പുതുതായി സംജാതമായിട്ടുള്ള രാഷ്ട്രീയ സാഹചര്യം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി കൂടുതൽ ദേശീയ പാതകൾ കേരളത്തിന് അനുവദിപ്പിച്ചെടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം സർക്കാർ നടത്തുമോ?

(ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ, ഇവിടെ അഖിലേന്ത്യാ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു ലക്ഷം ആളുകൾക്ക് 5.7 കിലോമീറ്ററും കേരളത്തിൽ ഒരു ലക്ഷം ആളുകൾക്ക് 5.32 കിലോമീറ്ററുമാണ്. ഇപ്രാവശ്യം Golden Quadrilateral ഉണ്ടാക്കുന്ന സമയത്ത് ആദ്യത്തെ പദ്ധതിയിൽ കൊച്ചി മുതൽ കന്യാകുമാരി വരെ Golden Quadrilateral-ന്റെ ഭാഗമായി നമുക്കുണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷെ പിന്നീട് ഇത് കൊച്ചി സേലം spur ആക്കി അവർ കുറച്ചു. അതുകൊണ്ട് ആലുവ മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ള പ്രവൃത്തി ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നുവെന്ന് പറയുന്നത് Golden Quadrilateral-ന്റെ ഭാഗമായി സേലംവരെ ലഭിച്ചിട്ടുള്ള spur-ന്റെ ഭാഗമായി നടക്കുന്ന പ്രവർത്തിയാണ്. ഇപ്പോഴാണ് തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കന്യാകുമാരി വരെയുള്ള പദ്ധതി പി.എം.ബി.ജെ.പി. എന്നു പറയുന്ന പ്രോജക്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ഏകദേശം 30 കിലോമീറ്ററോളം നമുക്ക് ഈ വകയിൽ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ, അവർ അവസാന സമയത്തിറക്കിയിട്ടുള്ള brochure-ൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് Further to give a boost for development of non NHDP routes, the ministry has identified 106 Kilometers of National Highways for widening to four lines with the assistance of private sector participation including 600 Kilometers in Kerala. Target for the current year is 200 Kms. അതായത് non-NHDP പ്രോജക്ടായിട്ട് നമുക്കൊരു 600 കിലോമീറ്റർകൂടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും അതിൽ 200 കിലോമീറ്റർ current year-ൽ നമുക്ക് നൽകുമെന്നുമാണ്. നാഷണൽ ഹൈവെ ഇറക്കിയിട്ടുള്ള brochure-ൽ പറയുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ പാറശ്ശാലവരെയുള്ളത് ഏതായാലും പി.എം.ജി.എ.പി.-യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ട് ചേർത്തല മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ളത് അവർ നാലുവരി പാതയാക്കാൻ വേറെ Non-NHDP പ്രോജക്ടായിട്ട് എടുത്തിരിക്കുകയാണ് എന്നാണ്. അതിന്റെ ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡി ആരംഭിച്ചു. അത് ജപ്പാൻ ബാങ്കുമായി ചർച്ച ചെയ്ത്, ലഭ്യമാക്കാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നുണ്ട്. ജപ്പാൻ ബാങ്ക് അത് സമ്മതിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ വേറെയേതുവിധേനയും ഈ റോഡ് നമുക്ക് അനുവദിച്ചുതരാമെന്നുള്ളതാണ് അവസാനമായി ഞങ്ങൾക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുള്ള റിപ്പോർട്ട്. ഏതായാലും ഇന്നത്തെ പ്രത്യേക സാഹചര്യത്തിൽ എന്തായാലും നമുക്ക് അനുവദിച്ചു കിട്ടുമെന്നു തന്നെയാണ് പ്രതീക്ഷ.

ശ്രീ. സാജു പോൾ : സർ, പ്രൈംമിനിസ്റ്റേഴ്സ് ഭാരത് ഡോടോ പദ്ധതി, അതിൽ 4300 കിലോമീറ്റർ റോഡ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുത്തപ്പോൾ 30 കിലോമീറ്റർ റോഡ് മാത്രമാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുനിന്ന് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഒഴിവാക്കപ്പെട്ട ഏക സംസ്ഥാന ആസ്ഥാനവും തിരുവനന്തപുരമായിരുന്നു. തുടർന്നുള്ള പ്രവൃത്തികളുടെ ഭാഗമായി 30 മീറ്റർ വീതിയും രണ്ട് സംസ്ഥാനങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതുമായ റോഡാണ് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നത്. അപ്പോൾ നെടുമ്പാശ്ശേരി–കൊടൈക്കനാൽ, ആലുവ-മൂന്നാർ, അങ്കമാലി മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള എം.സി റോഡ് എന്നിവ ആ നിലയിൽ ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ദേശീയ പാതയാക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, തിരുവനന്തപുരം ആദ്യം വിട്ടിരുന്നതാണ്. നമ്മൾ മന്ത്രിയെ ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്ന് തിരുവനന്തപുരം അതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഏതായാലും അതിന് എം.പി മാരുടെ സഹായസഹകരണമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേകൾ കൂടുതൽ ആവശ്യമാണെന്ന് കേന്ദ്രത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടാം. അതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ആവശ്യമെന്നു പറയുന്നത്, പല നാഷണൽ ഹൈവേയും രണ്ടുവരിപ്പാതപോലും ആയിട്ടില്ല. അത്തരത്തിൽ പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടവ ദേശീയപാതയുടെ നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുന്നതിനു വേണ്ട സമ്മർദ്ദമാണ് കൂടുതൽ പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നതെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതിന് പ്രയോറിറ്റി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാലും നമുക്ക് കൂടുതൽ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ വേണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ എം.പി മാരുടെ സഹായത്തോടെ വീണ്ടും കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

<u>ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി :</u> സർ, നാഷണൽ ഹൈവേയും എം.സി റോഡും സന്ധിക്കുന്ന അങ്കമാലി ജംഗ്ഷൻ നാലുവരി പാതയുടെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള താണെങ്കിലും അതിന് സ്ഥലമെടുക്കാത്തതുമൂലം ശക്തമായ ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക് ഇപ്പോഴും നിലനിൽക്കുകയാണ്. അതിനുപകരമായി ഒരു ബൈ പാസ് നിർമ്മിക്കുവാൻ നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യയിൽ ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതിന്റെ നടപടികൾ എങ്ങുമെത്തിയിട്ടില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനെക്കൊണ്ടുതന്നെ അത് ഏറ്റെടുപ്പിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ:</u> സർ, ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രവുമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഒൻപത് ബൈപാസ്സുകളാണ് പരിഗണനയിലുള്ളത്. ആ ഒൻപതിൽ അങ്കമാലി വരുന്നില്ല. ഒൻപതും നാഷണൽ ഹൈവേ വിഭാഗത്തിലാണ് വരുന്നത്. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ Golden Quadrilateral-ന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള പ്രവൃത്തി ആലുവ മുതൽ നടക്കുന്നതുകൊണ്ട് NHAI-ലാണ് അങ്കമാലി ബൈപ്പാസ്സിന്റെ ഡിസ്ക്കഷൻ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എന്തായാലും NHAI-യെക്കൊണ്ടു തന്നെ ഈ ബൈപ്പാസ്സിന്റെ പണി കൂടി ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് തീർച്ചയായും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി സംസാരിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്.

<u>ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ:</u> സർ, ഈ ദേശീയപാതയിൽ നിലവിലുള്ള പാതയിലെ ചില പ്രദേശങ്ങൾ വില്ലേജ് റോഡുകളേക്കാൾ കഷ്ടമാണ്. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു സ്ഥലമാണ് മാഹി പാലം മുതൽ പൊറ്റ വരെയുള്ള പ്രദേശം. ഇവിടെ ശ്രീ. എം.വി. ജയരാജൻ ചോദിച്ചപ്പോൾ മന്ത്രി പറഞ്ഞു ഇതിനു പ്രധാനമായ ഒരു തടസ്സം ഭൂമിയുടെ അക്വിസിഷൻ നടപടിതന്നെ പൂർത്തീകരിക്കാത്തതെന്നാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം മാത്രമല്ല പോണ്ടിച്ചേരി പ്രദേശത്തിന്റെ ഭാഗമായ മാഹി കൂടി ഇതിന്റെ നടുവിൽ കിടക്കുന്നുണ്ട്. അവിടെ അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ ഇതുവരെ ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല എന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. അതുകൊണ്ട് പോണ്ടിച്ചേരി ഗവൺമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനം നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ ഈ അടുത്ത കാലത്തൊന്നും അക്വിസിഷൻ നടപടി പോലും നടക്കാൻ പോകുന്നില്ല എന്നുള്ള കാര്യം പരിഗണിച്ച് ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേക പരിഗണന കൊടുക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ:</u> സർ, അതിന് പ്രത്യേക പരിഗണനതന്നെ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. 42.25 കോടി രൂപയാണ് രണ്ട് പാലങ്ങളടക്കമുള്ള ബൈപ്പാസ്സിനു വേണ്ടി ചെലവാകുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതനുസരിച്ചിട്ടാണ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചത്. അതിന്റെ ഒരു ഘട്ടം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങൾ ഇപ്പോൾ പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ആ തീർന്ന ഭാഗത്തെങ്കിലും ഉടനെ പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ ഒരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പെറിയ connectivity അതുവഴി ലഭിക്കും. അതിന്റെ രണ്ടാമത്തെ ഘട്ടത്തിന്റെ റാന്റ് അക്വിസിഷനുള്ള പണവും പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള പണവുംകൂടി അടുത്ത ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോയെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. ടി.എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, നമ്മുടെ ദേശീയ പാതകളുടെ വികസനത്തിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട തടസ്സം ലാന്റ് അക്വിസിഷനാണ്. എൻ.എച്ച്-17-ൽ ചാവക്കാട് മുതൽ കോട്ടപ്പുറം പാലം വരെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ അതീവ അപകടങ്ങളായ നിരവധി വളവുകളുണ്ട്. ഈ വളവുകൾ മാറ്റി നാഷണൽ ഹൈവേ 17-നെ കൂടുതൽ പുഷ്ടിപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ഫലം ലഭിക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് അടിയന്തിരമായും എൻ.എച്ച് 17-ൽ 364 കിലോമീറ്റർ മുതൽ 413 കിലോമീറ്റർ വരെയുള്ള ചാവക്കാട് മുതൽ കോട്ടപ്പുറം പാലംവരെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലെ അപകടകരമായ വളവുകൾ മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടി സത്വര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, വളവുകൾ നികത്തുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള പ്രത്യേക പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും സഹായം ലഭ്യമാകുന്നുണ്ട്. ഇതിലുള്ള പ്രശ്നം ലാന്റ് ലഭ്യമാകുക എന്നുള്ളതാണ്. പലപ്പോഴും സ്ഥലമെടുപ്പ് നീണ്ടുപോകുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യം കൂടി നോക്കുമ്പോൾ കൂടുതൽ പണം ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടിക്കു വേണ്ടി വരും. കേന്ദ്രം ലാന്റ് അക്വിസിഷന് അധികം സഹായം ഇപ്പോൾ നൽകുന്നില്ല. ഏതായാലും വളവുകൾ നികത്തി അപകടം കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇതൊരു പ്രത്യേക പദ്ധതിയായി, ചാവക്കാട് മുതൽ കോട്ടപ്പുറം വരെയുള്ള 363 കിലോമീറ്റർ മുതൽ 413 കിലോമീറ്റർ വരെയുള്ള ഭാഗം ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാനുള്ളത്. തൃശ്ശൂർ പാലക്കാട് ഭാഗത്ത് എൻ.എച്ച്. 47-ൽ വളരെ ഭീകരമായ അപകടമാണ് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മറ്റപ്പെട്ട മരണമല്ല, കൂട്ടമരണമാണ് അവിടെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് മറുപടി പറയുന്ന കൂട്ടത്തിൽ ആലുവ-വാളയാർ എൻ.എച്ച് 47 നാലുവരി പാതയാക്കാനുള്ള ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന് വിശദീകരിച്ചു. ഇപ്പോൾ മഴ പെയ്യാൻ തുടങ്ങിയപ്പോൾ ഹെവി വെഹിക്കിൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന റോഡായതുകൊണ്ട് വലിയ ഗർത്തങ്ങൾ എൻ.എച്ച്.47-ൽ ഉണ്ട്. അപകടങ്ങളും മറ്റും ഒഴിവാക്കാൻ ആലുവായിൽനിന്ന് വാളയാർ വരെയുള്ള എൻ.എച്ച്. 47 നാലുവരി പാതയാക്കുന്ന നടപടി എത്രത്തോളമായിയെന്ന് പറയാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഇപ്പോൾ അതിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് നടപടികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ കുറച്ച് മന്ദഗതിയിലാണ് പണികൾ നടക്കുന്നത്. റവന്യൂ അധികൃതരുമായി സംസാരിച്ച് പ്രത്യേക യോഗങ്ങൾ വിളിച്ചുകൂട്ടി എത്രയും പെട്ടെന്ന് ലാൻഡ് അവയിലബിളാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് വളരെയധികം

താല്പര്യമെടുക്കും. ഇപ്പോൾ നടപടികൾ നടന്നുവരുന്നുണ്ട്. അടുത്ത സ്ട്രാറ്റജി വാളയാർവരെ എത്തിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. എത്രയും പെട്ടെന്ന് വാളയാർവരെ എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ: സർ, ദേശീയപാതയിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ് ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്സ്. അതിനുവേണ്ടി അങ്ങ് കുറെ ശ്രമങ്ങൾ നടത്തി. അക്കാര്യത്തിൽ എനിക്ക് നന്ദിയുണ്ട്. അതിന്റെ രണ്ട് ആർ.ഒ.ബി.-കൾ ഇപ്പോഴത്തെ ബൈപ്പാസ്സ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ പെട്ടിട്ടില്ല. അതിന് ആവശ്യമായ തുക കൂടി വകയിരുത്തിയില്ലെങ്കിൽ ബൈപ്പാസ്സ് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായാലും പാലം പൂർത്തിയാകാതിരുന്നാൽ അതിന്റെ ഗുണം ജനങ്ങൾക്ക് കിട്ടുകയില്ല. അതുപോലെതന്നെ അലൈൻമെന്റിന്റെ പ്രശ്നവും സറവടെടുപ്പു പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ചില തർക്കങ്ങൾ ഇപ്പോൾ നിലനിൽക്കുകയാണ്. ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്സിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന്റെ സാങ്കേതികത്വം അവസാനിപ്പിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ ഒരു ഹൈലെവൽ മീറ്റിംഗ് വിളിച്ചുകൂട്ടി പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കാണുമോ; ആർ.ഒ.ബി.-യുടെ കാര്യത്തിൽ അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ആർ.ഒ.ബി.-യുടെ കാര്യത്തിൽ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ആർ.ഒ.ബി. ഏകദേശം അംഗീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ്സിന്റെ പണി നടക്കുന്ന മുറയ്ക്കുതന്നെ ആർ.ഒ.ബി.-യുടെ പ്രവൃത്തിയും ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ള വിശ്വാസമാണ്. അത് ഏകദേശം എഗ്രി ചെയ്തു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: സർ, പുതിയ നാഷണൽ ഹൈവേ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുപകരം നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ വൈഡൻ ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ പോളിസിയെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ എൻ.എച്ച്-17-ൽ പെടുന്ന വളപട്ടണം മന്ന മുതൽ കീച്ചേരിവരെയുള്ള രണ്ടു കിലോമീറ്റർ വളരെ സ്റ്റെയ്റ്റ് ആണ്. പക്ഷേ വളരെ ഇടുങ്ങിയതുമാണ്. ഒരുപാട് ആക്സിഡന്റുകളാണ് നടക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ കൊല്ലത്തെ ആക്സിഡന്റിന്റെ കണക്ക് മാത്രം എടുത്തപ്പോൾ 123 ആക്സിഡന്റുകൾ അവിടെ ഉണ്ടായി. അഞ്ചു പേർ മരിച്ചു. 25-ഓളം ആളുകൾക്ക് സീരിയസ് ഇഞ്ചുറി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ കാര്യങ്ങൾ കാണിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ സർഫെയ്സ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്റർക്കും അങ്ങേയ്ക്കും നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് സ്ഥലം രണ്ടു ഭാഗത്തുമുണ്ട്. രണ്ട് വേ ആകത്തക്ക വിധത്തിൽ രണ്ടു കിലോമീറ്റർ ദൂരമെങ്കിലും അടിയന്തിരമായി വൈഡൻ ചെയ്യുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തിര ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, എൻ.എച്ച്. 17-ൽ ചില പ്രവൃത്തികൾ അനുവദിച്ചുതന്നിട്ടുണ്ട്. അതിൽ കുഞ്ഞിപ്പള്ളി മുതൽ കൈനാട്ടിവരെയുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് 1170 കോടി രൂപ നൽകി. അത് പൂർത്തിയാകുന്ന ഘട്ടത്തിലാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുപോലെ കൊടുംവളവുകളും വീതി കുറഞ്ഞ സ്ഥലങ്ങൾക്കും അനുമതി വാങ്ങുന്നതിനുവേണ്ടി അപേക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിയിരുന്നു; അങ്ങയുടെ അറിവിനുവേണ്ടി പറയുകയാണ്; ഇത് വീതി കൂട്ടുന്നതിനുള്ള അനുമതി ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ: സർ, ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത് ആലുവ മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ നാലുവരി പാതയാക്കുന്നതിനെ കുറിച്ചാണ്. ഇത് മുന്പ് പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നതിന് വിരുദ്ധമാണ്. മുന്പ് പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നത് പാറശ്ശാല മുതൽ വാളയാർ വരെയുള്ളത് രണ്ടുഭാഗത്തുനിന്നും ഒരേപോലെ തുടങ്ങുമെന്നാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ തിരക്കേറിയ ജംഗ്ഷനുകളാണ് കല്ലുവാതുക്കൽ, മയിലക്കാട്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് സ്റ്റാൻഡ് ഉൾക്കൊള്ളുന്ന സ്ഥലം എന്നിവ. അങ്ങനെയുള്ള വളരെ തിരക്കേറിയ ഇടുങ്ങിയ ജംഗ്ഷനുകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് ആദ്യഘട്ടത്തോടൊപ്പം ഒരു നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, തിരുവനന്തപുരം മുതൽ പാറശ്ശാല വരെയുള്ള റോഡിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പി.എം.ബി.ജെ.പി.-ലേക്ക് മാറിയതോടുകൂടി ഇനി അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-ക്ക് കൈമാറാൻ സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് പുരോഗമിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. എത്രയും പെട്ടെന്ന് കന്യാകുമാരി വരെയുള്ളത് നാലുവരി പാതയാക്കാൻ സാധിക്കും. അതിന്റെ പ്രവൃത്തി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിനുപുറമേ ചേർത്തല മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെയുള്ള ഭാഗംകൂടി നാലുവരി പാതയാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രീ-ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരം വിഷയങ്ങൾ ഇത് വരുന്നതോടുകൂടി പരിഹരിച്ചുകിട്ടും. ഇപ്പോൾ വീതി കുറഞ്ഞ ഏതൊക്കെ പ്രദേശങ്ങളുണ്ടോ അവിടെയൊക്കെ വീതി കൂട്ടുകതന്നെ ചെയ്യും.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ദേശീയപാത തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ പലപ്പോഴും അശാസ്ത്രീയമായ സമീപനം സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ള വിലയിരുത്തൽ എനിക്കുണ്ട്. രണ്ട് ദേശീയപാതയ്ക്കുള്ള പണം ഒരേ റോഡിൽ ചെലവാക്കിയ സംഭവം കേരളത്തിൽ നിലനിൽക്കുകയാണ്. മധ്യകേരളത്തിന്റെ രക്തധമനിയെന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കുന്ന ഏറ്റവും സുപ്രധാനമായ റോഡ്, ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് 1500 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി അവിടെ നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുന്നു. ആ പണി ഇഴഞ്ഞു നീങ്ങുന്നതുകൊണ്ട് അവിടെ ഇപ്പോൾ ഗതാഗതത്തിന് നിവൃത്തിയില്ലാത്ത സാഹചര്യമാണുള്ളത്. അതിന് അടിയന്തിര നടപടിയെടുക്കുമെന്നും റിപ്പയറിംഗിനുവേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാമെന്നും ഈ സഭയിൽ അങ്ങ് പ്രഖ്യാപിച്ച് 48 മണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞിട്ടും അവിടെ കുഴി കൂടുതൽ വൈഡൻ ചെയ്യുന്നതല്ലാതെ ഒരു നടപടിയും എടുത്തതായി കാണുന്നില്ല. ഈ റോഡിന്റെ പ്രാധാന്യം മനസ്സിലാക്കി അടിയന്തിരമായി അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അത് കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ പ്രോജക്ടാണ്. കെ.എസ്.ടി.പി. പ്രോജക്ട് രണ്ടുമൂന്നു ദിവസത്തിനുള്ളിൽ റിവ്യൂ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. റിവ്യൂ ചെയ്യുമ്പോൾ അത് വേണ്ടമാതിരി ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിൽ അതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ, ദേശീയപാതയുടെ വികസനം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ദേശീയപാതയുടെ വികസനത്തിൽ ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ ദേശീയപാതയിൽ നിരവധി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുകയാണ്. നാലുവരിപ്പാത പൂർത്തീകരിച്ച സ്ഥലങ്ങളിൽ റോഡ് അപകടം തടയുന്നതിന് ആവശ്യമായ നിലയിൽ ഡിവൈഡർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ക്രമീകരണം ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. റോഡ് നന്നാകുമ്പോൾ അപകടങ്ങൾ കൂടും. അതിന്റെ പേരിൽ നന്നാക്കാതിരിക്കാനോ വീതി കൂട്ടാതിരിക്കാനോ സാധിക്കുകയില്ല. അങ്ങനെ ഉണ്ടാകുന്ന റോഡിൽ ചിലപ്പോൾ മീഡിയൻ വേണമെന്ന് പറയുമ്പോൾ മീഡിയൻ ശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിച്ചില്ലെങ്കിൽ അതു കാരണമുള്ള അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് മീഡിയൻ ശാസ്ത്രീയമായി ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി, മുമ്പ് ടാർ റീപ്പകൾവച്ചിട്ട് മീഡിയൻ ഉണ്ടാക്കിവച്ച് അപകടം ഉണ്ടാകുമോയെന്ന് ആദ്യം കുറച്ചു ദിവസം പരിശോധിക്കും. ഏതായാലും റോഡ് സേഫ്റ്റി വളരെ താല്പര്യത്തോടുകൂടി എടുക്കേണ്ട വിഷയമായതിനാൽ ആ അർത്ഥത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ഇതിന് തുക അനുവദിക്കുമ്പോൾ തന്നെ റോഡ് സേഫ്റ്റിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു പ്രൊവിഷൻകൂടി നൽകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇനിവരുന്ന ദേശീയപാത നിർമ്മാണത്തിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഒരു പ്രധാന ഘടകമാക്കി അവതരിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് അത് ലഭിക്കുമെന്നുള്ള വിശ്വാസമുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ദേശീയപാത കൊച്ചിൻ-മധുര എന്റെ ജില്ലയിലൂടെയാണ് പോകുന്നത്. ഈ കൊച്ചിൻ-മധുര ദേശീയപാത പ്രഖ്യാപിച്ചശേഷം വർഷങ്ങളായി കാത്തിരുന്നിട്ടും വേണ്ടത്ര പുരോഗതി ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ആ ദേശീയ പാതയുടെ പുരോഗതി ത്വരിതപ്പെടുത്തുവാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; അതോടൊപ്പം തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞ ഒരു ഉത്തരത്തിൽ ഒരു കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അതിന്റെ ഒരു വിശദീകരണത്തിനുവേണ്ടി അനുബന്ധമായി ചോദിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ പണം ചെലവഴിക്കാതിരുന്നതുകൊണ്ട് നഷ്ടം വന്നു എന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. ഇപ്രാവശ്യം ചെലവഴിച്ചു എന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. ഏത് ഇനത്തിലാണ് പണം ചെലവഴിക്കാതെ വന്നത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരണം തരുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം.കെ. മുനീർ: സർ, ഞാൻ ആദ്യം സൂചിപ്പിച്ച വിഷയം തന്നെയാണ്. ദേശീയപാതയുടെ പ്രയോറിറ്റികളിൽ ഇപ്പോൾ ആദ്യം നാലുവരി പാതയാക്കാൻ സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രയോറിറ്റിയിലുള്ളത് നാഷണൽ ഹൈവേ-47 ആണ്. 47 കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ നാഷണൽ ഹൈവേ-17 ആണ് വരുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും മറ്റ് ദേശീയ പാതയുടെ പരിഗണന ഇല്ലാതെയായി പോകുന്നത്. ഏതായാലും അതിന്റെയൊക്കെ നിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ഐ.ആർ.ക്യു.പി. പദ്ധതി 100 ശതമാനം പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇനി ഏകദേശം 167 കി. മീറ്റർ മാത്രമേ ഐ.ആർ.ക്യു.പി.-യിൽ ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് ഓഫ് റൈഡിംഗ് ക്വാളിറ്റി പ്രോഗ്രാം അനുസരിച്ച് ബാക്കി വരുന്നുള്ളൂ. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള തുകയും ഈ പ്രാവശ്യം വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് പൂർത്തിയാക്കുന്നതോടുകൂടി ഐ.ആർ.ക്യു.പി. പദ്ധതി പ്രകാരം കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ദേശീയപാതകളുടേയും നിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തിയതായി നമുക്ക് പറയാൻ സാധിക്കും. പല മേഖലയിലുള്ള എക്സ്പെന്റിച്ചർ ഉണ്ട്. ഇവിടെ ഞാൻ പറഞ്ഞത് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ എക്സ്പെന്റിച്ചറാണ്. പിന്നെ സി.ആർ.എഫ്. എന്ന് പറയുന്ന എക്സ്പെന്റിച്ചർ വേറെ ഉണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേ എക്സ്പെന്റിച്ചറിൽ കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് വർഷമായി നമുക്ക് വൻ പുരോഗതി കൈവരിക്കാൻ സാധിച്ചു. 100 ശതമാനം എക്സ്പെന്റിച്ചർ വരുത്താൻ കഴിഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞ വർഷം പ്രത്യേക പരിഗണനയിലേയ്ക്കായി മന്ത്രിയുടെ കത്ത് തന്നെ തന്നിട്ടുണ്ട്. ഇത് വരുത്തിയതുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾക്ക് എക്സ്ട്രാ 20 കോടി രൂപ കൂടി നൽകുന്നു എന്ന് പറഞ്ഞ് 95 കോടി രൂപ കഴിഞ്ഞ വർഷം കിട്ടി. ഈ വർഷം 75 കോടി രൂപ തന്നെയാണ്. ഇതേപോലെ എക്സ്പെന്റിച്ചർ വരുത്തുകയാണെങ്കിൽ ഈ പറഞ്ഞതുപോലെ നമുക്ക് 20 അല്ല, ചിലപ്പോൾ അതിലും കൂടുതൽ പണം വാങ്ങിയെടുക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുവേണ്ടി മോണിറ്റർ ചെയ്ത് എക്സ്പെന്റിച്ചർ വരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികളുമായി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ട് നീങ്ങുകയാണ്.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ, എൻ.എച്ച്. 17-ലെ കോഴിക്കോട് ബൈപാസിന്റെ 1-ാം ഘട്ടം പണി പൂർത്തിയായി. 3-ാം ഘട്ടം പണി നടക്കുന്നു. 4-ാം ഘട്ടം ഗവൺമെന്റിൽ പ്രൊപ്പോസ് ചെയ്തു. 2-ാം ഘട്ടം എവിടെ പോയി. 2-ാം ഘട്ടത്തിന് കൂടുതൽ ചെലവ് വേണ്ടി വരും എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അത് മാറ്റി വച്ചതാണോ; അല്ല 2-ാം ഘട്ടം വേണ്ടെന്ന് വച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സർ, ഇതിന് വിളിക്കുന്നത് 1-ാം ഘട്ടം, 2-ാം ഘട്ടം, 3-ാം ഘട്ടം, 4-ാം ഘട്ടം എന്നാണെങ്കിലും ഒരറ്റത്തിന് 1-ാം ഘട്ടം എന്നും ഒരറ്റത്തിന് 2-ാം ഘട്ടം എന്നും പേരിട്ടു. പക്ഷേ ഇപ്പോഴത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് കൃത്യമായി തന്നെ 1, 2, 3 എന്നുള്ള രീതിയിലുള്ള ഘട്ടങ്ങളാണ് കണ്ണു

പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ലാന്റ് മുഴുവനും അവയിലബിൾ ആയതുകൊണ്ട് എന്തായാലും ആ ഘട്ടത്തിനും തുക അനുവദിക്കും എന്നാണ് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. നന്ദിഗ്രാമിൽ വന്ന ഒരു പ്രശ്നമാണ്. പക്ഷേ വലിയ സ്കീം ആയതുകൊണ്ട്, അതിന് മുഴുവൻ തുകയും വകയിരുത്താനുള്ളതുകൊണ്ട് അത് ഏറ്റവും ലാസ്റ്റ് സ്റ്റേജിലേയ്ക്ക് വച്ചിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ : സർ, കൊച്ചി-മധുര നാഷണൽ ഹൈവേ കടന്നു പോകുന്നത് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്തുകൂടിയാണ്. മുവാറ്റുപുഴയിലെ ഗതാഗതത്തിരക്ക് ഒഴിവാക്കുവാൻ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ബൈപാസ് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. അത്രയും സ്ഥലവും മരവിപ്പിച്ചിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ആ ബൈപാസിന്റെ നിർമ്മാണം എന്ന് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും; ഇപ്പോൾ അതിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണ് എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സർ, മുവാറ്റുപുഴ കോതമംഗലം ബൈപാസുകൾക്ക് അലൈൻമെന്റ് അപ്രൂവൽ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ ആരംഭിക്കണം. 46 കോടി രൂപയാണ് അതിന് ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രയോറിറ്റി നൽകണം എന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് കത്തയച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രാവശ്യം മുഖ്യമന്ത്രിയടക്കം കേന്ദ്രത്തിലേയ്ക്ക് കൊടുത്തിട്ടുള്ള ബൈപ്പാസിന്റെ ലിസ്റ്റിൽ അത് ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, പുതിയ ദേശീയപാത ആകാൻ പോകുന്ന അന്തർ സംസ്ഥാന റോഡായ തലശ്ശേരി-വളവുപാറ റോഡിന്റെ പ്രാരംഭ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു വരുകയാണ്. പാതയുടെ ഇരുവശത്തുമുള്ള കച്ചവടക്കാർ അങ്ങേയ്ക്ക് ഒരു നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ സ്ഥാപനങ്ങളും കെട്ടിടങ്ങളും പോകും എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അവർ ഉത്കണ്ഠയിലാണ്. അവരെ പുനരധിവസിപ്പിക്കാനും അതുപോലെ ആശ്വാസ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനും എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നത്?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഈ ചോദ്യം ദേശീയപാതയിൽ വരുന്നതല്ല. ഇത് കെ.എസ്.ടി.പി. പ്രോജക്ടാണ്. തലശ്ശേരി കെ.എസ്.ടി.പി. പ്രോജക്ട് ആയതുകൊണ്ട് വിശദമായിട്ടുള്ള വിവരം എന്റെ കയ്യിൽ ഇല്ല. വേറെ നോട്ടീസ് തന്നാൽ അതിന് മറുപടി തരാം.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, പല നാഷണൽ ഹൈവേകൾക്കും നിലവിൽ വീതിയില്ല എന്നുള്ള പ്രശ്നമുണ്ട്. എന്നാൽ എൻ.എച്ച്-ൽ തന്നെ പല വീതിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലും എൻക്രോച്ച്മെന്റ് വന്നിരിക്കുകയാണ്. എൻ.എച്ച്. ആകുന്നതോടു കൂടി സ്ഥലങ്ങൾക്ക് വിലകൂടും. അത് ഒഴിവാക്കാൻ കർശനമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; അതിന് വല്ല നിർദ്ദേശവും നൽകിയിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഇത് വളരെ സുപ്രധാനമായ കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ റോഡുകൾക്ക് അല്ലെങ്കിലേ വീതിയില്ല. എൻക്രോച്ച്മെന്റ് കൂടിയാകുമ്പോൾ കാൽനട യാത്രക്കാർ പോലും റോഡിലേയ്ക്ക് ഇറങ്ങി നടക്കേണ്ടി വരുകയും അപകടങ്ങൾ കൂടുകയും ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എൻക്രോച്ച്മെന്റ് ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർക്ക് കർശന നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ ഒന്നിച്ചുനിന്ന് ഇതിന് തീരുമാനം എടുക്കേണ്ടതാണ്. എല്ലാ നിയമങ്ങളും ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് പതാകകൾ അടക്കം റോഡിന്റെ പാർശ്വങ്ങളിൽ സ്ഥാപിക്കുന്നതുകൊണ്ട് പല അപകടങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഏത് പാർട്ടിയുടേതായാലും ഇത്തരം പതാകകളും മറ്റ് സ്തൂപങ്ങളും റോഡിലേയ്ക്ക് എൻക്രോച്ച്മെന്റ് ആയി കൊണ്ടു വരരുത് എന്നുള്ള തീരുമാനം എടുക്കണം. കാരണം ഇത് വൈകാരികമായ പ്രശ്നമായി എടുത്ത് എൻക്രോച്ച്മെന്റ് തടയാൻ ചെല്ലുന്ന സമയത്ത് അവിടെ സംഘർഷം ഉണ്ടാകുകയും എഞ്ചിനീയർമാരുടെ ജീവനു ഭീഷണിയുണ്ടാകുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇത് ഒരു പൊതു തീരുമാനമായി എടുക്കണം എന്നാണ് ഇത് സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: സർ, എൻ.എച്ച്-47 കൊല്ലം ബൈപാസ് 1-ഉം 2-ഉം ഘട്ടങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തിയായി. 3-ഉം 4-ഉം ഘട്ടം പണി ആയിട്ടില്ല അതിന് എന്താണ് കാരണം?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, നമ്മുടെ പ്രയോറിറ്റിയിൽ ഇപ്പോൾ ആദ്യം ലാന്റ് ലഭിച്ചിട്ടുള്ള ബൈപാസ് ആണ് കൊല്ലം ബൈപ്പാസ്. പ്രയോറിറ്റി ഫിക്സ് ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് പലപ്പോഴും പിന്നോട്ട് പോകുന്നതിന് പ്രധാന കാരണം അതിനകത്ത് ഏകദേശം രണ്ടര കി. മീറ്ററോളം പാലങ്ങൾ വരുന്നു. അതിന് ഏകദേശം 90 കോടിയോളം രൂപ വേണ്ടി വരുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് പല കാരണത്താലും അമാന്തിച്ച് നിൽക്കുന്നത്. അത് ബി.ഒ.ടി. സ്കീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ പറ്റുമോ എന്ന് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ അവസാന ഘട്ടത്തിൽ പരിശോധിച്ചു. പക്ഷേ അത് ഫീസിബിൾ അല്ല എന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ സ്ഥലം ലഭ്യമായിട്ടുള്ള എല്ലാ ബൈപാസുകൾക്കും പൂർണ്ണമായും തുക അനുവദിക്കണം എന്ന ഒരു അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. അത് സംബന്ധിച്ച് ഏകദേശം ഒരു ധാരണയിൽ എത്താനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്. വരുന്ന ഏതാനും ദിവസങ്ങൾക്കകം കേന്ദ്ര മന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ച് പ്രത്യേകിച്ച് സ്ഥലം ലഭ്യമായ ബൈപ്പാസുകളെങ്കിലും പൂർണ്ണമായും തീർക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരുമിച്ച് പണം നൽകണം എന്നതാണ് ഞങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ, കണ്ണൂരിലെ വളപട്ടണം എൻ.എച്ച്. 17-ൽ കൂടി ഒരു നാലു കിലോമീറ്റർ കടന്നുപോകുന്നതിന് അര മണിക്കൂർ എടുക്കും. ആ മേഖലയടങ്ങുന്ന കണ്ണൂർ ബൈപാസിന്റെ പ്രവൃത്തി ഏത് ഘട്ടത്തിലാണ്; അത് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഞാൻ ആദ്യം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ബൈപ്പാസുകളുടെ മൊത്തത്തിലുള്ള കാര്യം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പല സ്ഥലങ്ങളിലുമുള്ള ഗതാഗതകുരുക്കുകൾ മാറ്റിയെടുക്കണമെങ്കിൽ ഇതു പോലുള്ള സമാന്തര ബൈപ്പാസുകൾ ഉണ്ടായേ മതിയാകൂ.

ശ്രീ. പി. നാരായണൻ: സർ, കേരളത്തിന്റെ അങ്ങോളമിങ്ങോളം ഹൈവേ നിർമ്മാണം നടന്നുവരുന്നു. കാലവർഷം ആകുമ്പോൾ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിലും ഹൈവേ പൊളിഞ്ഞു പോകുന്നതിന് പരിഹാരമായി എന്ത് നടപടിയാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്നു വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഏതായാലും നമുക്ക് ഓർഡിനറി റിപ്പയേഴ്സിനും അതുപോലെ ഫ്ളെഡ് ഡാമേജിനും ഏകദേശം 20 കോടി രൂപയേ അലോക്കേഷൻ കിട്ടുന്നുള്ളൂ. നമ്മൾ കൊടുക്കാൻ പോകുന്ന നിവേദനത്തിൽ 50 കോടി രൂപയെങ്കിലും കിട്ടണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നുണ്ട്. അത് ലഭിക്കുകയാണെങ്കിൽ കൃത്യമായിട്ടുള്ള ഫ്ളെഡ് ഡാമേജ് റിപ്പെയേഴ്സും ഓർഡിനറി റിപ്പെയേഴ്സും നടത്താൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. ഷിബു ബേബിജോൺ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ കൊല്ലം ബൈപ്പാസ് ധാരണയായേക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. എന്റെ കുട്ടിക്കാലത്താണ് അതിന്റെ സ്ഥലമെടുപ്പ് തുടങ്ങിയത്. എന്റെ കൊച്ചുമക്കളുടെ കാലത്തെങ്കിലും നടന്നുകിട്ടിയാൽ മതിയെന്നുള്ള ആഗ്രഹമേയുള്ളൂ. ഈ എൻക്രോച്ച്മെന്റിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു, വർഷങ്ങളായി നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടി സ്ഥലമെടുത്തിട്ടതു കൊണ്ടുതന്നെ പത്തിരുപത് വർഷങ്ങളായി ചെറിയ കടകൾ വച്ച് കച്ചവടം ചെയ്യുന്നവരുണ്ട്, ഇന്ന് ഇപ്പോൾ അത് മൊത്തം എൻക്രോച്ച്മെന്റാണ്. നാളെ അവരോട് പോകണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ അവരുടെ ജീവിതമാർഗ്ഗം വഴിമുട്ടുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയാണ്. അവർക്കുവേണ്ടി ഒരു റിഹാബിലിറ്റേഷൻ പാക്കേജ്, അവരെ മാറ്റി പാർപ്പിക്കാനുള്ള, അല്ലെങ്കിൽ അവർക്ക് കച്ചവടം ചെയ്യാനുള്ള പദ്ധതി യെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഷിബു സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇന്നു തുടർന്നുവരുന്ന കേന്ദ്രനയം അനുസരിച്ച് ഫീസിബിൾ ആയിട്ടുതന്നെയാണ് ബൈപാസുകൾക്ക് ഈ പണമനുവദിക്കുന്നതെങ്കിൽ അടുത്ത കാലത്തൊന്നും ബൈപ്പാസുകൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാദ്ധ്യതയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് പറഞ്ഞത് ലാന്റ് എടുത്തിട്ടുള്ളതായ ബൈപ്പാസുകളെങ്കിലും പണിയുന്നതിന് പൂർണ്ണ സംഖ്യ വച്ചിട്ടേ കാര്യമുള്ളൂ. അല്ലെങ്കിൽ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ അതിനപ്പുറമുള്ള ഒരു തലമുറയ്ക്ക് കാത്തിരിക്കേണ്ട അവസ്ഥ വരാനുള്ള സാദ്ധ്യതയുണ്ട്. അത് ഞാൻ മറച്ചുവയ്ക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് നമുക്ക് ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താനുള്ളത്, ഒരുമിച്ച് ഈ ലാന്റ് ഉള്ളതിനെ മുഴുവൻ

സെപ്പറേറ്റ് സ്കീമായിട്ടെടുത്ത് ആ ബൈപാസുകൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ—കൂടുതൽ ബൈപ്പാസുകളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതിനു മുൻപ് ആദ്യത്തെ ബൈപ്പാസുകൾ തീർക്കുകയെന്നുള്ളതിനായിരിക്കണം നമ്മൾ മുൻഗണന നൽകേണ്ടത്. ഏതായാലും ഈ എൻക്രോച്ചുമെന്റുകൾക്ക് റിഹാബിലിറ്റേഷൻ കൊടുക്കുമെന്ന് ഞാൻ പ്രഖ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ നാളെ മുതൽ ബാക്കിയുള്ള സ്ഥലത്ത്കൂടി ആളുകൾ കച്ചവടം തുടങ്ങും. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് അതൊരിക്കലും പറയാൻ സാധിക്കില്ല. എൻക്രോച്ച്മെന്റ് എന്നുപറുന്നത് നിയമവിരുദ്ധമാണ്, എൻക്രോച്ച്മെന്റിനെ എൻക്രോച്ച്മെന്റായിത്തന്നെ കാണണം.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹിദ്: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേകൾ വികസിച്ച് വികസിച്ച് വന്ന് ഇപ്പോൾ പല സ്ഥലങ്ങളും ചമ്പൽക്കാടുകൾ പോലെയാണ്. വെളിച്ചം ഇല്ലാത്ത സ്ഥിതിവിശേഷമാണ്. അതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ ഏകദേശം ഇരുപത് ഇരുപത്തിരണ്ട് മീറ്ററോളം നാഷണൽ ഹൈവേയാണ്. അതിൽ പല സ്ഥലത്തും തെരുവ് വിളക്കുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേകളിൽ തെരുവ് വിളക്കുകൾ സ്ഥാപിക്കണമെങ്കിൽ ഒരുപാട് സാമ്പത്തിക ചെലവുവരുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ലോക്കൽ ബോഡീസ് ഒന്നും അതിനു തയ്യാറാകുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി തെരുവ് വിളക്കുകൾ അടിയന്തിരമായി സ്ഥാപിക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഇപ്പോൾ തുടർന്നുവരുന്ന ഒരു ശീലമനുസരിച്ച് ആരെങ്കിലും ഒരു പാലം നിർമ്മിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ അവിടെ ലൈറ്റ് അവരുടെ വകയായിട്ട് കൊണ്ടുവയ്ക്കും. എന്നിട്ട് അവിടത്തെ പഞ്ചായത്തോ, മുനിസിപ്പാലിറ്റിയോ അതിന്റെ ഇലക്ട്രിസിറ്റി ചാർജ് കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു സിസ്റ്റമാണുള്ളത്. ഏതായാലും റോഡ് സേഫ്റ്റിയുടെ ഭാഗമായി പണമനുവദിക്കണമെന്നു പറയുമ്പോൾ തെരുവ് വിളക്കുകളടക്കം അതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കാൻ ശ്രമിക്കാം.

സിനിമാ വ്യവസായം നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാൻ നടപടി

*2 [257] ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ:
,, കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ:
,, എൻ. രാജൻ:
,, ബിനോയ് വിശ്വം: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഇൻഫർമേഷനും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് സിനിമാ നിർമ്മാണവും വിതരണവും പ്രദർശനവും നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ വിശദമാക്കാമോ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly